

Mieux vivre ou quel urbanisme pour quelle ville ?

par Gérard CHAUSSET,

Adjoint au Maire de Mérignac, Vice Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Construire la ville de demain : « vers la transition énergétique ».

Si l'urbanisme est un sujet au cœur des préoccupations des habitants il sera aussi au cœur des enjeux des prochaines élections municipales.

La construction de logements, la reconfiguration de tel ou tel quartier, la disparition d'un espace vert ou de quelques arbres, font l'objet d'interrogations, de débats, de polémiques et d'inquiétudes car cela modifie le cadre de vie.

Il en va aussi pour Mérignac, le centre ville, le tramway, les projets 50 mille logements autour des axes de transports collectifs, les menaces et les convoitises sur les espaces naturels, les effets du PLU de 2006 forment un cocktail explosif pour certains, avec comme souci légitime de préserver la qualité de vie.

Cette problématique est de plus en plus prégnante car un certain nombre d'enjeux ou de projets en cours sont porteurs d'angoisses comme peuvent l'être le projet d'agglomération millionnaire avec un Mérignac qui continuera de grossir. Pour nous Mérignac "80 000 habitants en 2030" n'est pas un objectif en soi, mais bien une perspective concrète, avec la volonté de bien l'anticiper pour mieux la maîtriser.

Faire des choix pour les 20 ans à venir, c'est la concevoir la ville et l'agglomération en intégrant les enjeux écologiques, qui ne se résument pas à la conservation des arbres ou des espaces verts. L'étalement urbain, la crise du foncier, la déprise des terres agricoles, la consommation énergétique sont des problèmes quasiment irréversibles s'ils ne sont pas bien gérés. Nous devons préparer la transition énergétique, rendre notre ville et donc ses habitants le moins dépendants des énergies fossiles mais aussi nous adapter aux changements climatiques inévitables. La ville peut jouer un rôle capital dans ce scénario, comme par exemple développer des réseaux énergétiques intelligents pour consommer moins et mieux à confort égal. Les récentes décisions gouvernementales pour réduire notre consommation énergétique de moitié d'ici 2030 offre aux collectivités l'occasion d'appliquer ce projet. Mérignac, en lien avec la CUB devra mettre en œuvre ce programme avec les acteurs du logement.

1. Constats :

Un taux de croissance plus faible sur la CUB que sur les territoires environnants, accentuant l'étalement urbain

L'agglomération millionnaire projetée par la CUB, part d'abord d'un constat : 2 habitants sur 3 arrivants en GIRONDE s'installent hors CUB. Ainsi entre 2007 et 2010 selon une étude INSEE, l'a CUB a gagné seulement 7000 habitants pendant que le reste de la Gironde en gagnait 40 000 ! Ainsi toujours selon l'INSEE, entre 1990 et 2009, le taux de croissance annuel moyen de la population est de 0.7 % dans la CUB et de 1.1% hors CUB.

Le prix du foncier en est la raison principale ajoutée à un penchant naturel à consommer l'espace faute de barrière géographique. Cette tendance s'est trouvée renforcée par l'urbanisme mal maîtrisé. Un « urbanisme laxiste » ou la ville ne s'arrête jamais. Les années 70/80 furent l'apogée de ce système basé sur des zones mono fonctionnelles (lotissement, zone commerciale dédiée à la grande distribution, parc industriel) où la voiture est reine laissant le bus jouer le rôle de la « voiture balai » pendant 40 ans. Comme il est dit communément l'agglomération Bordelaise a la même superficie que celle de Lyon mais a deux fois moins d'habitants et de communes (58 pour le Grand Lyon contre 28 pour la CUB).

Les conséquences sont connues : coût des services publics plus importants pour la collectivité, thrombose automobile, immobilier de plus en plus inaccessible pour les catégories moyennes, étalement urbain dévoreur d'espace, difficultés de logements, dépérissement du commerce de proximité au profit de la grande distribution (la GIRONDE championne de France en la matière), certains quartiers ont vu disparaître la quasi-totalité des commerces, (Aralc, Psychotte, Bourdillot).

Une mobilité toujours dominée par le tout-automobile

En 40 ans la mobilité a complètement muté au profit de la voiture. La marche base du déplacement humain est devenue impossible dans certains quartiers comme les zones commerciales. Le vélo mode efficace en ville a été marginalisé et confiné au loisir. Le transport collectif s'est trouvé dégradé et assujéti aux encombrements.

MÉRIGNAC est le poumon économique de l'agglomération avec l'aéroport, l'industrie aéronautique (DASSAULT, SOGERMA, THALES), les services (COFINOGA, FIHLET ALLARD) et le BTP. De nombreuses zones d'activités dédiées s'étalent le long de la Rocade. Cet urbanisme marqué est sanctifié par la plus grande zone commerciale du Sud Ouest, Mérignac Soleil, est emblématique de l'urbanisme de consommation d'espace et du tout-voiture. La reconversion et l'adaptation de ces zones seront un défi des 20 prochaines années. Même si la ville a su conserver un potentiel de parcs et d'espaces verts important qui permet de la qualifier encore de **Ville Verte**, Mérignac n'échappe pas à ce constat et y participe largement.

Mérignac, ville verte: préservons l'esprit des quartiers.

Mérignac est d'abord **une ville de quartiers** avec un centre ville plutôt faible en densité et en commerces qui a plus l'aspect d'un bourg que celui d'une ville de 70 mille habitants. **Tout l'enjeu est de promouvoir un centre ville attractif qui accueille des équipements de centralité (Médiathèque, Tramway, Cinéma) tout en renforçant l'attractivité des quartiers, spécificité de Mérignac.** Des efforts sont faits depuis quelques années sur le centre ville, une ZAC est en cours, la médiathèque joue un rôle moteur et le tramway a rapproché les quartiers du centre ville. Cependant, le centre administratif de la mairie se trouve à 1 km du centre et la proximité du centre commercial Mérignac Soleil et son perpétuel développement empêchent l'émergence d'un véritable centre ville. **C'est une vraie difficulté. Mérignac est allée trop loin dans le développement de la grande distribution. Aujourd'hui, non seulement il est difficile de renforcer le centre ville mais les centres de quartier souffrent.**

Nous proposons d'y apporter une attention particulière : notamment en maintenant la présence des services publics municipaux comme les Mairies annexes, en veillant au bon équilibre des effectifs des écoles, en poursuivant le soutien et le développement des équipements sociaux. La vie commerciale et artisanale doit aussi être développée. Nous proposons un programme ambitieux de développement et de contrat d'installation des commerces de proximité dans chaque quartier.

Préserver l'équilibre entre l'habitat pavillonnaire et collectif.

Au-delà de son **potentiel économique et de ces zones d'activités** (superficie zones économiques et commerciales, industrielles/Equipements publics/habitat, logement, espaces verts, espaces publics), Mérignac est **une ville peu dense**, (1380 hab km², sans l'aéroport 1531hab km²). Composée de quartiers, la plupart du temps l'habitat collectif côtoie ou se mélange par séquence aux zones pavillonnaires. Elle offre un équilibre social et conserve une identité spécifique pour chaque quartier. Sur 34 mille logements 40 % sont des maisons individuelles (13805) et 20 mille logements collectifs. Le ratio d'habitat individuel est important pour une ville de cette taille (25 % d'habitat individuel en moyenne dans les villes, 40 % pour la CUB).

Le tissu pavillonnaire résidentiel représente 60 % de l'aire urbaine sur la CUB et se sent pour autant menacé dans sa tranquillité à chaque fois qu'un projet émerge. Il constitue des lieux de vie de nombreuses familles au profil social diversifié. Le taux de motorisation est souvent élevé. Selon les propres termes de l'A URBA, « Ces sites subissent des pressions urbaines importantes à coup d'opportunité foncière et immobilière. 90 % de la production de logement collectif neuf s'opère sur ces espaces. Leur urbanisation est moins structurée que les grands sites stratégiques de l'agglomération : beaucoup de « coups partis » de plus ou moins grande envergure. Aussi, ces espaces urbains se transforment souvent très peu en lien avec leur tissu environnant, dégradant sensiblement la qualité et la singularité de ces quartiers et de leur cadre de vie » (source A'urba ~ Ville intense, ville intime ~ 2012)

Il convient d'y apporter une attention particulière. Nous proposons de préserver et de protéger le tissu pavillonnaire. Le caractère spécifique et l'identité de chaque quartier doit être conservée en préservant la structure R+1 des quartiers pavillonnaires ou d'échoppes dans la plupart des cas.

Il faut pour autant travailler sur son occupation. Il y a beaucoup de personnes seules âgées qui occupent de grands logements et des familles qui quittent l'agglomération parce qu'elles ne trouvent pas de logements assez grands. Là également il convient de recoudre l'urbanisme et de répondre aux besoins. Nous proposons la mise en œuvre d'un programme innovant rapprochant l'offre de maisons sous occupées et les besoins de logement. Une réflexion sera menée avec les habitants pour les faire évoluer (division parcellaire) sous forme d'atelier participatif d'urbanisme.

2. Un urbanisme qui accueille de nouveaux arrivants mais qui préserve la qualité de vie existante

Pour Mérignac nous avons réfléchi à ce dossier en partant de l'existant.

Notre vision de l'urbanisme et de l'habitat pour Mérignac est claire :

Les opérations d'apport de population doivent être mesurées en privilégiant le logement des familles en construisant du logement de qualité avec des normes écologiques et de convivialité.

Cette « densification » doit être privilégiée sur les quartiers Mérignac Soleil Pichey ou sur l'axe de Kennedy et accompagnée d'une politique d'espaces verts et récréatifs.

Le caractère spécifique et l'identité de chaque quartier doit être conservé en préservant les structures existantes R+1 des quartiers pavillonnaires ou d'échoppes. Des projets en concertation avec les habitants peuvent être engagés afin de les faire évoluer (atelier d'urbanisme).

Partir des besoins...

Il est difficile de se loger sur la CUB mais également à Mérignac. De nombreux projets à dominante T1/T2 et T3 ne répondent pas complètement aux besoins de la population que nous voulons accueillir ou retenir. Nous constatons également une baisse du parc social, puisque de 27 à 28 % au milieu des années 2000 le pourcentage est passé sous la barre des 24 % à Mérignac.

Sans citer précisément tel ou tel endroit, le parc privé est vieillissant. Les difficultés liées à la gestion des copropriétés privées rendent les évolutions et les remises en état complexes. L'habitat insalubre existe aussi dans notre ville. Des opérations en cours serviront d'exemples dans les années à venir. La réhabilitation énergétique est un levier incontournable. Elle permettra d'apporter plus de confort, plus économie dans un environnement plus sain.

La composante principale pour définir les besoins en logement est le besoin des ménages (quels types de logements à quels prix). La fluidité dans le parc immobilier est importante. Trouver un logement nécessite un minimum de logements vides pour assurer le « turnover », un taux de vacance de 6 % en moyenne.

Autre composante le renouvellement du parc, (démolition reconstruction), difficile à évaluer, le taux de "mortalité " en quelque sorte, environ 2 %.

En prenant en considération ces données le taux d'occupation des logements est actuellement de 2.06 habitants par logement à Mérignac, il est de 2.20 à Pessac, 2.10 sur CUB et 1.78 sur Bordeaux, 2.65 sur Ambes, 2.62 sur Parempuyre, 2.60 sur Le Taillan.

Ainsi on s'aperçoit que le taux d'occupation des logements sur notre ville est trop faible et rend difficile l'accueil de familles de 2 ou 3 voire 4 enfants. La structure des logements et du parc immobilier n'offre plus aux familles un parcours résidentiel leur permettant d'accompagner leur évolution. Plusieurs raisons à ce phénomène :

- un vieillissement de la population avec des grands logements occupés par une seule personne,
- la décohabitation ou séparation des familles avec leur recomposition,
- trop de logements de type T1/T2 et pas assez de T4/T5,
- un parc vieillissant, une baisse de construction de logements sociaux à la fin des années 2000,
- un prix du foncier pas assez accessible aux jeunes ménages ou primo accédants.

L'ensemble de ces facteurs alimente en fait l'indicateur de faible taux d'occupation logement.

L'évolution de cet indicateur peut avoir une importance capitale pour atteindre 80 mille habitants à l'horizon 2030.

Plus le taux d'occupation restera faible, plus il faudra construire de logements pour atteindre l'objectif de 80 mille habitants, sans pour autant permettre une réelle mixité et assurer le renouvellement équilibré de la population.

Nous avons fait l'exercice de façon théorique pour Mérignac.

Le recensement de 2009 donne pour Mérignac une population municipale de 66 488 (et de 66 142 pour 2010 soit une baisse de 342 habitants entre ces deux années).

En 2009 Mérignac compte 33 485 logements ou résidences principales. Pour atteindre 80 mille habitants en 2030 avec un taux d'occupation par logement aux alentours de 2.06, il faudra donc 38834 résidences principales, + 6 % de vacances et 2% de logements rénovés par an soit 41940 logements en 2030.

Il sera nécessaire de construire 8455 logements en 21 ans soit 402 logements/an. C'est à peu près le rythme actuel.

Ce cap ne change pas fondamentalement la donne, car il ne permet pas forcément une offre attractive pour les familles que l'on cherche à retenir ou à accueillir et n'assure pas un parcours résidentiel.

Si on se fixe un objectif d'occupation de 2.20 habitants par logement, c'est-à-dire en influant sur la typologie des logements, avec un foncier et un coût de sortie moins cher on peut avoir la même densité en construisant moins et réduire ainsi la crainte de la « bétonisation »

Dans ces conditions les 80 mille habitants sont atteints par exemple avec seulement 39272 logements, soit 5787 logements en 21 ans ou une moyenne de 275 logements par an. C'est cent logements de moins par an à construire pour le même résultat en termes de population.

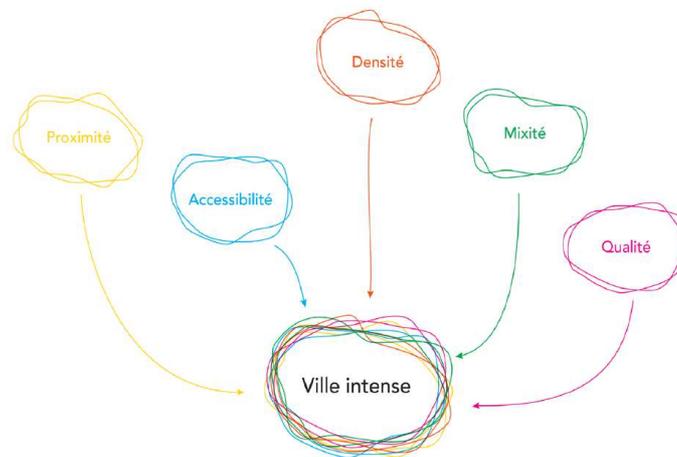
...pour offrir des parcours résidentiels adaptés et répondre à l'enjeu d'accueil de nouveaux habitants

Oui, il nous faut construire pour accueillir mais ne pas construire partout. Il est essentiel de préserver « l'intimité des quartiers ». Il nous faut construire mieux sur des endroits ou des quartiers ciblés. Nous proposons de travailler selon le principe de l'intensification. La densification oublie le plus souvent les usages. Au contraire la ville intense est une intention qui a pour objet de mixer les usages. Les sites d'intensité urbaine reposent sur trois ingrédients constitutifs de la qualité du cadre de vie :

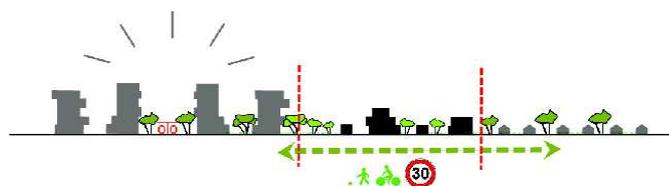
- la desserte en transport en commun,
- la présence d'espaces de nature,
- l'offre commerciale et de services.

L'attractivité piétonne, l'aire d'influence sur les secteurs résidentiels environnants, permettent d'apprécier la qualité de vie (a priori) des espaces et leur capacité à accueillir un développement urbain raisonné.

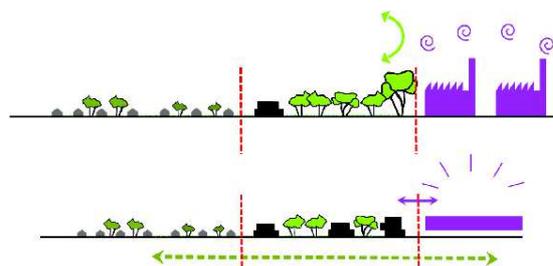
Nous proposons l'intensification et non la densification



Ville intime ville intense



Ville intime ville active ville des infrastructures



Densifier dans des quartiers sans transports collectifs, sans services et sans espaces naturels n'apporte pas de qualité de vie.

- ➔ Face à la crise du logement, face à la difficulté à accueillir des familles modestes, face au développement ravageur de l'étalement urbain, il est essentiel de penser la construction de la ville en prenant en compte de façon incontournable ces enjeux.
- ➔ La densification, prônée depuis quelques années par des politiques mais aussi par la plupart des écologistes, apparaît comme un des remèdes magiques. A contrario, elle n'apparaît pas comme une évidence pour beaucoup de citoyens. Pour beaucoup la densification c'est d'abord une perte de qualité du cadre de vie. Cette perspective de densification est anxiogène, d'autant qu'elle se conjugue avec un PLU plutôt permissif qui autorise l'apparition de bâtiments aux franges de quartiers résidentiels. Oui, Il est important de densifier le long des axes du Tramway ou les quartiers comme Mérignac Soleil. **Mais il n'est pas nécessaire de densifier partout à chaque fois qu'un terrain se libère.**

Oui, il est nécessaire de renforcer la vie de quartier avec du lien et de la proximité. Mais Il est essentiel par exemple aussi de limiter et de réduire l'influence de la grande distribution et la présence de 6 Fast Food sur notre ville.

Il est primordial que les logements, les transports, et l'activité au sens large, commerce, culture loisirs, service public et emploi non nuisant soient pensés ensemble en prenant en compte le besoin de nature.

Cependant cela ne suffira pas. Il faut multiplier les expériences et agir de façon innovante.

Aussi, la nature des logements que l'on construit est un élément essentiel dans le débat sur la densité et l'urbanisme. Entre les promoteurs de la densification à des fins spéculatives et les tenants du statu quo qui favorise l'étalement urbain nous proposons de construire mieux avant de construire plus, de construire pour les besoins des populations et d'agir de façon volontariste sur le prix du foncier.

- ➔ On peut donc accueillir des habitants sans construire plus. Mais il faut construire mieux et promouvoir des logements plus grands ou modulables dans le temps pour accueillir plus d'occupants par logement et sortir les logements moins chers pour les familles. **Cela nécessite de prioriser ou au moins de renforcer la construction de logements de Type T4 ou T5. Mais aussi d'avoir une action sur le logement pavillonnaire existant, souvent sous occupé.**
- ➔ C'est vraiment l'enjeu pour Mérignac que **d'augmenter la part du logement social ou de logements accessibles de qualité pour les classes moyennes et modestes et pour les familles. Ce qui nécessite l'accès à un foncier moins cher.**
- ➔

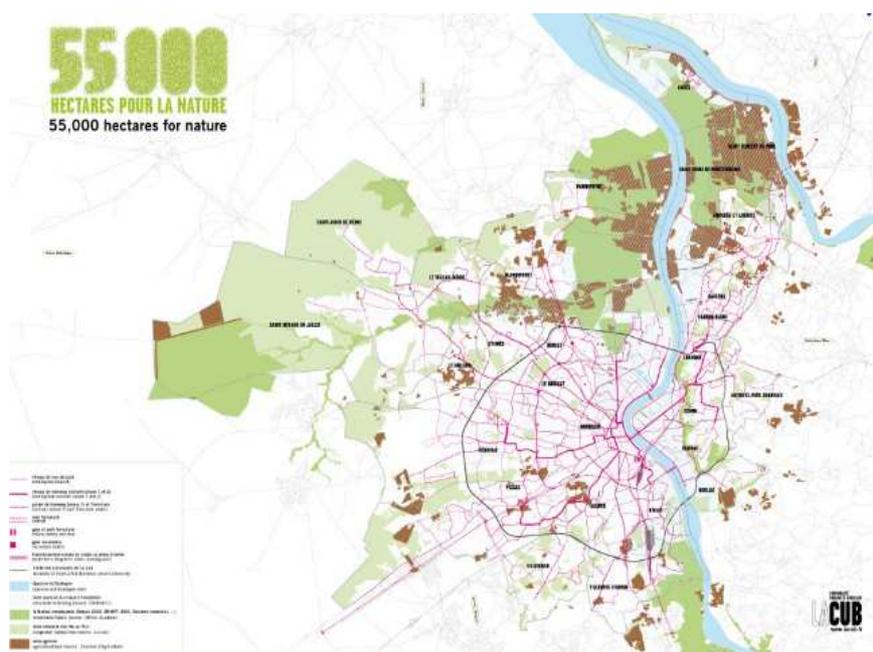
Il faut donc prévoir un projet urbain clairement défini avec des orientations d'aménagement lisibles qui engagent l'ensemble des acteurs.

La CUB entre autre y réfléchit dans son futur PLU

- ➔ Ainsi le projet 50 mille logements autour des axes de transports collectifs développé par la CUB répond à la problématique de Mérignac. Il permettra pour le quartier dit « de Mérignac soleil » jusqu' à « Pichey » de sortir de la mono fonctionnalité et d'y apporter de l'habitat notamment.
- ➔ **Nous proposons sur l'axe de l'avenue KENNEDY en allant vers le quartier de Beaudésert, d'apporter des programmes de logements afin d'intensifier ce quartier et de profiter des équipements publics du quartier de Beaudésert.**
- ➔ Une piste pourrait être étudiée sur certains quartiers, le BIMBY, pour « build in my backyard », construire dans mon jardin. Il s'agit de mettre en œuvre principalement en concertation avec les habitants le principe de la division parcellaire sur des entités supérieures à 700 m2 Cela permet une densification douce des zones pavillonnaires et la mutation d'un habitat qui ne répond plus au vieillissement de la population, au logement des jeunes ou des familles. <http://www.futuribles.com/fr/viewer/pdf/503/>
- ➔ L'habitat coopératif pour s'adapter aux besoins : le logement est trop souvent vécu comme un bien de consommation de masse, standardisé, alors qu'il constitue la pierre angulaire d'un cadre de vie à la fois intime et collectif. L'habitat coopératif permet une adaptation aux aspirations de chacun. C'est pourquoi nous prôtons une plus grande implication des habitants qui le désirent à s'inscrire dans un tel projet et souhaitons les soutenir à toutes les étapes, de la conception du logement à la vie en commun au sein d'un quartier. Ce sont les futurs occupants qui sont les promoteurs de leur habitat. Cela a l'avantage de promouvoir un habitat participatif et de penser le logement en fonction des besoins, de le moduler en introduisant les besoins collectifs. Les immeubles d'habitat groupé par exemple, peuvent ainsi proposer des espaces mutualisés comme la buanderie, des chambres d'amis, des espaces communs, voire une chambre pour un parent isolé etc.

2.2 La Nature comme un « service public »

Si nous sommes favorables à l'accueil de nouvelles populations par la construction de logements adaptés, l'environnement et le cadre de vie doivent être pensés de concert.



8 parcs, tous éco certifiés. Véritables poumons de la ville, ce sont 900 ha d'espaces naturels boisés sur la commune de Mérignac. Hormis les sites remarquables ou emblématiques, la nature en ville a souvent été considérée comme des espaces délaissés.

Notre fil conducteur à l'horizon des vingt prochaines années :

Préserver le patrimoine naturel, le reconquérir et le renforcer afin de constituer un réservoir de nature bien sûr ; mais également de proposer une protection naturelle et bioclimatique face au dérèglement climatique à venir.

Ainsi les terrains CIPOLI sur le quartier de Pichey mais d'autres espaces comme la coulée verte doivent être considérés comme des refuges ou des continuums de forêt et d'espaces naturels afin d'offrir à la population des lieux de respiration préservés.

Entre proximité, diversité et accessibilité : la nature doit être considérée comme un service public pour tous et tous les besoins

Comment apporter de l'ombre, de la fraîcheur, du repos et de la quiétude dans notre ville notamment avec une population vieillissante? Comment la nature peut-elle y participer ? Comment également développer des espaces de proximité ? Voilà une question qui sera centrale dans l'aménagement de la ville. *C'est pourquoi la réintroduction d'arbres plantés sur la Place Charles De Gaulle à Mérignac Centre doit être débattue.*

- ➔ En lien avec le programme structurant de la CUB « 55 mille hectares pour la nature » nous devons nous préoccuper des espaces de proximité, de leur liaison, plus modestes mais plus proches et directement utilisables par les citoyens, car la coulée verte est loin de certains quartiers et n'est pas accessible à tous. Les squares, les jardins privés ou collectifs, les équipements sportifs, les délaissés, tout ce qui peut contribuer à végétaliser la ville doit fonctionner en réseau et être accessible.
- ➔ **Plusieurs jardins partagés ont vu le jour, le Luchey, le Burck. Cette politique doit être développée à grande échelle.**
- ➔ **Nous proposons de démultiplier le principe en développant massivement une politique de jardins ou d'occupation des espaces délaissés:**

Mérignac comporte de nombreux espaces ou délaissés de voiries qui peuvent être aménagés et utilisés par les habitants.

- ➔ Des réflexions se font jour actuellement au niveau National sur la façon de compenser la densification urbaine mais également de préserver le végétal dans les zones rurales. L'introduction d'un coefficient de biotope par surface (CBS) ou par quartier indiquerait la part de la surface réservée, c'est-à-dire servant de station végétale ou assumant d'autres fonctions pour l'écosystème urbain et le cadre de vie. Il constituerait l'outil d'une politique de densification raisonnée, qui prend en compte la biodiversité et les écosystèmes existants. **Nous proposons une réflexion pour la mise en œuvre d'un objectif de coefficient de bio diversité ou biotope par quartier.** Il permettrait la sauvegarde et la reconquête d'espaces naturels en ville, en

combinant les moyens susceptibles d'être mobilisés (sols végétalisés, toitures et terrasses végétalisées, murs et façades végétalisés, surfaces alvéolées perméables, etc.) et le volontarisme politique.

- Il conviendrait à cet égard de protéger de manière définitive la véritable coulée verte que possède la ville de Mérignac entre le vignoble de Luchey-Halde à l'Est et Saint Jean d'Illac à l'Ouest et entre l'avenue François Mitterrand au Nord et Pessac au Sud. Cet espace qui est un véritable poumon vert pour l'agglomération Bordelaise mérite une attention toute particulière. La destination de l'ensemble des terrains ainsi dépourvus de droit à construire seraient possible pour des activités agricoles, maraîchères, parc de loisirs, parcs naturels. Dans le même ordre d'idées, la continuité de circulation piétons-2 roues devrait être menée à son terme (Peugue, Ontines, Devèze). La solution administrative pour obtenir ce résultat pourrait faire l'objet d'un Périmètres de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP). Ce dispositif peut être mis en place pour des espaces classés en zone naturelle (ce qui est déjà fait dans le PLU). Proposition du Conseil consultatif de Mérignac « contribution au projet métropolitain ».

Un service public financé par un « fonds vert »

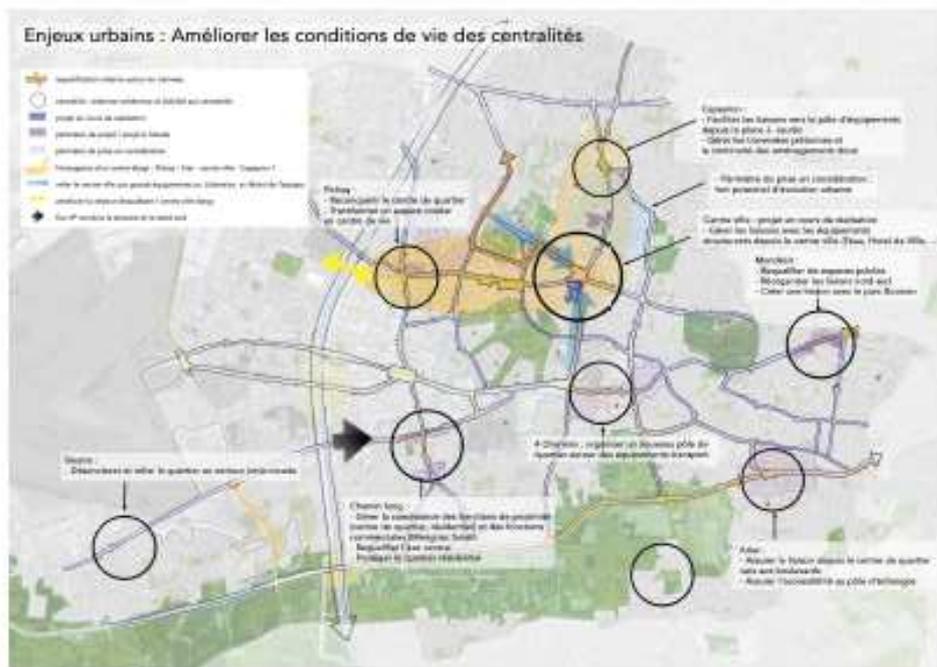
En effet, s'il est essentiel de penser à l'usage de la nature et des sites que l'on désigne, l'enjeu de la prochaine mandature est la mise en œuvre par les collectivités d'un outil financier et d'acquisition foncière spécifique à la nature : **un fonds vert** qui au même titre que d'autres équipements ferait partie du programme d'investissement des villes.

Ce fonds **n'est pas un nouvel impôt** et ne doit pas se substituer à l'Etablissement public foncier nécessaire qui a une vocation plus globale. Il agira en complément de la CUB pour investir chaque année dans l'acquisition et la réhabilitation d'espace vert. Le budget général est bien sûr l'outil de base, mais d'autres outils peuvent être utilisés comme le recours à l'épargne populaire.

2.3 Une ville fluide pour retrouver la rue

Penser l'habitat, penser la nature avec le réseau des transports collectifs autour du Tramway constitue une armature urbaine qui sert de guide. Mais ce cadre nous invite à penser le reste de la vie, l'emploi, les loisirs, le commerce.

La ville de proximité nécessite de sortir d'un urbanisme mono fonctionnel où de grands espaces urbains sont dédiés à des activités uniques et favorisent la « la vie désincarnée de ces entités et des entrées de villes où la voiture est indispensable ».



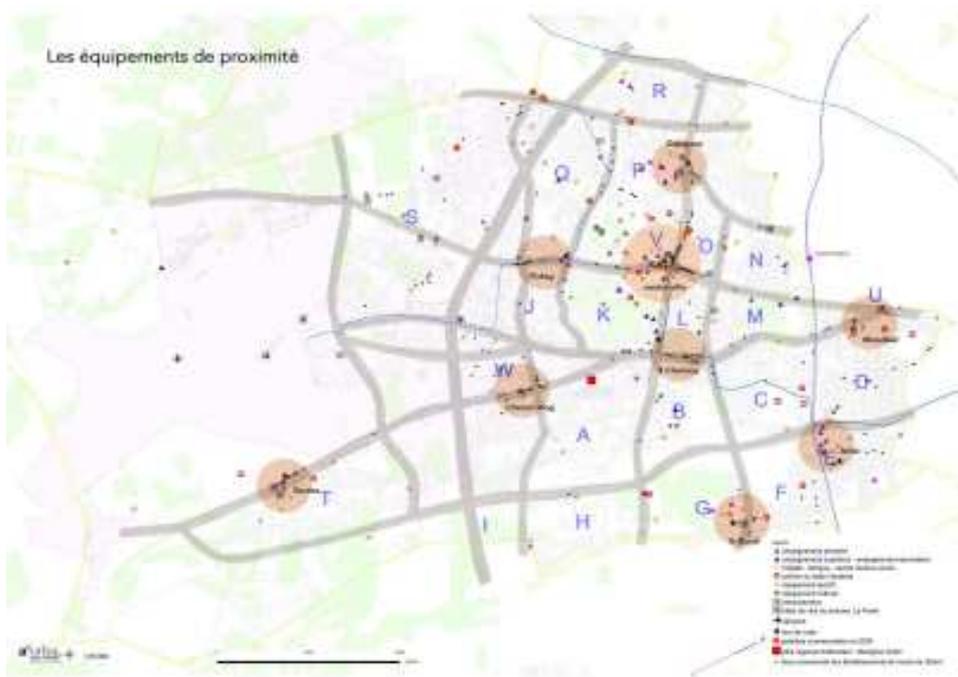
Il sera nécessaire de transformer ces quartiers, d’y introduire de l’habitat, de l’emploi. **Il est urgent de proposer une ville fluide où les déplacements doux sont priorités, la circulation apaisée, le commerce de proximité vivifié où la rue retrouvée devient le lien de la vie urbaine.** Ce projet nécessite de reconquérir l’espace public au profit des piétons, des cyclistes, des transports collectifs mais également en s’adaptant au vieillissement de la population qui implique un espace public pensé pour des personnes avec des degrés d’autonomie très différents. Il est primordial d’agir sur l’espace public, de le reconquérir, de proposer des éco quartiers avec les voitures en marge. Il est nécessaire de repenser l’usage de la ville, des services, du stationnement, souvent un prétexte à l’immobilisme.

Il est essentiel de **Retrouver la rue** afin qu’elle soit accessible à chacun, qu’elle redevienne le lieu de convivialité, de jeux et d’échanges.

➔ **zones 30 et quartiers apaisés** : Merignac a lancé l’apaisement de la circulation avec le principe des quartiers apaisés. La réflexion concertée avec les conseils de quartiers permet une meilleure gestion de l’espace public.

L’enjeu des centralités :

Les centralités, de taille variable, présentent une mixité de fonctions (habitat, commerce, équipement, emplois) qu’il s’agit de conforter ou de renforcer. Elles sont également génératrices de fort flux automobile car souvent situé sur des axes majeurs d’entrée/sortie de l’agglomération. Elles cumulent donc des fonctions de déplacements locales et fonctions de transit. La qualité de leur traitement est donc indispensable pour atteindre nos objectifs.



Les équipements témoignent de l'existence de centralités et peuvent être l'indicateur d'espaces publics à optimiser et de mobilités à réorganiser

- ➔ Modérer le trafic sur les axes principaux de circulation : le dynamisme des polarités est lié à l'existence de flux automobiles, il ne s'agit donc pas de réduire le trafic de transit mais de favoriser une modération dans le comportement des automobilistes, autrement dit une manière plus apaisée de traverser ces territoires en automobile (ex : av Pierre Mendès France entre l'av CH. De Gaulle et la polarité du Burck : axe de transit vers Pessac)
- ➔ Reconquérir l'espace public au profit des modes doux : les centralités laissent souvent peu de place aux modes alternatifs à la voiture pénalisant ainsi les piétons et les cyclistes qui sont essentiels à la vie quotidienne des centralités. La continuité des espaces piétons et aménagement cyclable doit être recherchée.
- ➔ Gérer le stationnement : la gestion du stationnement est garante de l'accès aux fonctions urbaines. Il peut même être outil de modération du trafic sur certains axes (Av Gambetta à Arlac). A l'inverse, le stationnement anarchique perturbe les espaces piétons et deux roues.
- ➔ **Maintenir les services publics de proximité, les commerces et l'artisanat**
- ➔ Innover en créant des éco-quartiers

Les enjeux d'apaisement : Un engagement fort en faveur des déplacements autres que la voiture tout en maintenant les coûts

PARTS MODALES	Situation 2009	Objectif 2020 (PLU 3.I)
---------------	----------------	-------------------------

		et Plan Climat)
Voiture particulière	59%	45%
TC	11%	15%
Vélo	4%	15%
Marche à pied	24%	25%

Au delà de l'offre c'est la rationalisation du réseau et le développement de l'offre de circulation douce qui peut constituer un levier important.